

COMMISSIONE VIII
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

5.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 LUGLIO 2008

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ANGELO ALESSANDRI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **SALVATORE MARGIOTTA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Foti Tommaso (PdL)	11
Alessandri Angelo, <i>Presidente</i>	3	Ghiglia Agostino (PdL)	5
Seguito dell'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, sulle linee programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Iannuzzi Tino (PD)	9
Alessandri Angelo, <i>Presidente</i>	3, 18, 24	Libè Mauro (UdC)	17
Di Cagno Abbrescia Simeone (PdL)	14	Margiotta Salvatore (PD)	3
Dussin Guido (LNP)	4, 19	Mastromauro Margherita Angela (PD)	7
Esposito Stefano (PD)	13	Matteoli Altero, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	7, 18, 19, 22
		Motta Carmen (PD)	6, 7
		Pili Mauro (PdL)	15
		Scalera Giuseppe (PdL)	12
		Tortoli Roberto (PdL)	8
		Viola Rodolfo Giuliano (PD)	16

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Movimento per l'Autonomia: Misto-MpA; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling..

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ANGELO ALESSANDRI

La seduta comincia alle 14,15.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Seguito dell'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, sulle linee programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli — che ringrazio per la presenza — sulle linee programmatiche del suo dicastero, per quanto concerne le parti di competenza della Commissione.

Ricordo che, nella precedente seduta, dopo la relazione del Ministro, alcuni deputati (Mariani, Monai e Libè) hanno svolto i loro interventi, mentre i restanti iscritti a parlare, in considerazione dell'imminente ripresa dei lavori dell'Assemblea, sono stati invitati a rinviare il loro intervento ad una seduta successiva.

Per tale ragione, presso atto del significativo numero di richieste di intervento pervenute nel frattempo alla presidenza, sarebbe opportuno, per agevolare lo svolgimento ordinato dei lavori, che i deputati

contenessero le proprie considerazioni entro tempi ragionevoli (ossia tre o quattro minuti), anche al fine di consentire al Ministro una replica conclusiva rispetto alle questioni poste.

SALVATORE MARGIOTTA. Interverrò molto brevemente, attenendomi ai tre o quattro minuti indicati dal presidente. Non sono riuscito ad intervenire nella precedente seduta e, in un certo senso, sono stato fortunato, perché da allora ad oggi ho potuto esaminare il cosiddetto « allegato infrastrutture » al DPEF, che rende ancora più cogente la domanda che avrei posto.

Il tema è, infatti, quello dell'infrastrutturazione nel Mezzogiorno e, in particolar modo, dell'attuazione della legge obiettivo in quell'area: un tema che, per la verità, è stato solo accennato dal Ministro, nella sua relazione del 24 giugno scorso.

I dati che leggiamo sull'allegato infrastrutture al DPEF sono chiari. Ad oggi, solo il 22 per cento dei finanziamenti della legge obiettivo è stato effettivamente speso nel Mezzogiorno. Siamo ben lontani da quell'obiettivo del 37-38 per cento che, in precedenti finanziarie, ci si era dati per la spesa in conto capitale per infrastrutture nel meridione.

L'allegato è poco chiaro sia sulle risorse effettivamente disponibili che sulle priorità individuate, e ciò è anche dovuto ad alcune lacune originarie della cosiddetta « legge obiettivo », che io, però, non voglio criticare totalmente, essendo stato tra quelli che le hanno sempre riconosciuto alcuni meriti, in questo Paese.

Tuttavia, è sotto gli occhi di tutti che ancora oggi non si riesce a fare quel chiaro elenco di priorità che consentirebbe di riequilibrare i flussi finanziari — che, per ora, sono ancora assolutamente squi-

librati — tra le diverse aree del Paese. Dico questo e aggiungo che ancor di più mi preoccupa il fatto che, se si tenderà a completare le opere già avviate, anziché ad avviarne di nuove — com'è ovvio, date le ristrettezze economiche — e considerato che solo il 22 per cento dei finanziamenti è stato finora speso per il sud d'Italia, nei prossimi anni il rischio è evidentemente che il *gap* aumenti ancora di più. Dovendo completare le opere già avviate, infatti, si completeranno quelle avviate in altre zone del Paese.

Rispetto a tutto questo, chiedo al Ministro se il tema sia all'attenzione sua e del Governo e se si ritenga di poter dare una risposta, nel corso di questa legislatura, capace di riequilibrare la spesa per infrastrutture tra le diverse aree del Paese nella maniera più volte auspicata e più volte, comunemente, proclamata, ma assolutamente poco perseguita.

GUIDO DUSSIN. Signor Ministro, ho ricevuto, un quarto d'ora fa, una notizia — che poi le farò avere — secondo la quale l'ANAS non considererebbe allo stato realizzabile il progetto della variante di Vittorio Veneto.

Se anche lei fosse di questo avviso, questo, non sarebbe il modo giusto per iniziare il nostro rapporto, ma conoscendola so che non sarà così. Noi della Lega Nord vogliamo avviare subito un buon lavoro con lei e sono sicuro che la sua pragmaticità ci consentirà di dare soluzioni e risposte ai problemi esistenti nel territorio.

Nella zona interessata dal Corridoio 5 si gioca, a nostro avviso, una partita che noi consideriamo importantissima. Abbiamo già riscontrato nella sua relazione del 24 giugno scorso alcune proposte fondamentali, che daranno grandi risposte ai problemi incontrati dalle nostre aziende nel diffondere i loro prodotti. Tali aziende sono competitive fino al proprio cancello, ma poi smettono di esserlo. Noi siamo convinti che questo non avverrà più, con l'infrastrutturazione da lei prevista. Certamente, per realizzare questa infrastrutturazione dovremo trovare risorse fonda-

mentali e uno dei nostri suggerimenti in questa direzione è di togliere il peso dell'ANAS dal bilancio dello Stato. Questo si può e si deve fare, come del resto si fa in Europa. Si tratta di un passaggio fondamentale e se riusciremo a realizzarlo, potremo dare grandi risposte. Ci aspettiamo quindi da lei, signor Ministro, più che dal Ministro Tremonti, un'iniziativa in questa direzione dato che in questo caso è giusto confidare soprattutto in lei e nel suo apporto. Per questo, torno a dire che — a nostro avviso — dovrebbe essere lei ad impostare il discorso e su questo fronte noi la aspettiamo.

Per quanto concerne il federalismo, a noi interessano alcune questioni riguardanti soprattutto il riparto delle competenze in materia di lavori pubblici. In questi giorni abbiamo avviato in Commissione l'esame del provvedimento correttivo del cosiddetto « codice appalti » e in questa sede, approfondendo le questioni col relatore Pili, contiamo di apportare nella direzione indicata alcune importanti modifiche, come abbiamo già preannunciato questa mattina.

Noi riteniamo, signor Ministro, che ci sia davvero la possibilità di fare — come diceva stamattina il deputato Pili — una legge-obiettivo « partendo dal basso », sdoganando subito gli appalti per piccoli importi nelle piccole realtà locali — appalti da un milione, due milioni mezzo milione di euro — e rendendo in tal modo possibile fare le relative gare d'appalto senza dover aspettare otto o dieci mesi. L'obiettivo, cioè, deve essere quello di fare in modo che per questi appalti non sia più necessario seguire le stesse procedure previste per gli appalti da cinquanta o sessanta milioni di euro. Se faremo questo, avremo quella « legge-obiettivo dal basso » che può mettere in circolo una « montagna » di risorse e di opere, che potrebbero rappresentare un elemento positivo di compensazione all'attuale mancata crescita economica del Paese.

Passando rapidamente, ad altri aspetti — non vorrei prendere troppo tempo —, vorrei dire che sicuramente sui temi della mobilità ci sono alcune questioni che vor-

remmo perlomeno valutare, come ad esempio quella, cara al nostro presidente di Commissione, della cosiddetta « autostrada del Po ». Inoltre, su un piano più generale, è per noi importante, anche per qualificare il lavoro dell'VIII Commissione, dare un apporto concreto allo sviluppo di una mobilità sostenibile.

È poi, sicuramente, da prendere in considerazione e approfondire il tema del trasporto merci su rotaia, affrontato per quanto concerne le grandi tratte perché è lì che si gioca la partita. Qui dovremmo intervenire, soprattutto, per facilitare gli scali e gli approdi, in modo tale che i mezzi di trasporto su gomma possano salire direttamente sul treno e proseguire. Allo stesso modo, anche la mobilità urbana dovrebbe offrire un sistema integrato, per cui si arriva in città trovando già delle « piattaforme » che consentono di accedere facilmente alle metropolitane, agli autobus, eccetera.

Ieri sera parlavamo con il Ministro dell'ambiente di mobilità su bicicletta. Facendo parte, anzi essendo promotore della squadra dei ciclisti parlamentari, siamo ovviamente molto vicini al mondo della bicicletta e siamo convinti che questo tipo di mobilità sia salutare e faccia bene a tutti quanti noi, al Paese e, soprattutto, all'ambiente. In questo periodo di rincaro del prezzo della benzina, poi, l'uso di questo mezzo ci fa anche risparmiare.

Venendo alle opere infrastrutturali strategiche, ci sono alcune richieste del nostro gruppo che più avanti vorremmo segnalarle. Non le cito ora puntualmente, ma vorremmo far sì che un almeno un paio di importanti opere autostradali possano rientrare nel programma della legge-obiettivo e speriamo e confidiamo di poter avere da lei, signor Ministro, una risposta positiva.

Noi siamo fiduciosi rispetto al suo operato, perché sappiamo come lavora, per l'esperienza già avuta in questa Commissione.

Penso che il dialogo sia una delle cose più importanti, uno degli strumenti più utili per mettere a profitto il lavoro stesso della Commissione. Mi pare che, se lei

manterrà verso questa Commissione e verso le minoranze qui presenti — come mi pare abbia già fatto — una concreta disponibilità al dialogo, si potrà proficuamente ragionare insieme e — lo dico a lei e alle minoranze — verificare anche la possibilità di ricorrere alla sede legislativa sui provvedimenti di comune interesse.

Proprio nella seduta del 24 giugno scorso è stato prospettato un percorso importante di dialogo, per riuscire a dare una risposta alle varie questioni, con il definitivo superamento dell'ostruzionismo che ha caratterizzato i due anni precedenti; un percorso di dialogo, ad esempio, per « tornare alla legge-obiettivo », per migliorarla e per migliorare anche tutta la materia della finanza di progetto. Se questo percorso verrà davvero avviato, torno a dire che è senz'altro possibile verificare insieme l'opportunità di ricorrere alla sede legislativa sui provvedimenti di comune interesse. Colgo l'occasione per sollecitare anche l'autorevole rappresentante del gruppo del partito democratico, onorevole Mariani, ad esprimersi su questo punto.

AGOSTINO GHIGLIA. Ringrazio il Ministro Matteoli per la disponibilità reiterata a venire in Commissione e ad esporci le linee programmatiche del suo dicastero per i prossimi anni. Lo ringrazio, soprattutto, perché con l'esposizione della sua relazione è risultato evidente il cambiamento di marcia positivo dell'azione di Governo rispetto ai temi connessi non solo alle grandi opere, ma alle opere pubbliche in genere.

Il Ministro ha ripetutamente accennato, la volta passata, al « fondamentalismo del no ». Io direi che c'è stato anche un fondamentalismo peggiore, nel corso degli ultimi due anni, ossia il « fondamentalismo del forse ». Parlando, ad esempio, della linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Lione, noi stigmatizzavamo il fatto che una settimana un sottosegretario veniva a dire « sì », mentre la settimana successiva un ministro veniva a dire « no », come è stato ampiamente documentato dagli organi di stampa.

Non è per fare polemica e non si vuol mai fare polemica, quando cambiano i Governi, però oggi c'è un dato inoppugnabile e incontrovertibile. Il Governo attuale ha intenzioni unitarie, univoche e omogenee, in materia di grandi opere e, segnatamente, rispetto alla linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Lione, che è strategica per il futuro della nazione.

Credo che questo sia un primo punto importante, che a mio avviso basterebbe da solo a qualificare la legislatura: si tratta, infatti, di una questione non piemontese, ma italiana sulla quale, finalmente, il Governo ha preso una posizione netta. Voglio, anzi, ringraziare il Ministro Matteoli, anche per la sua presenza fisica sul territorio, considerato che si è già recato più volte a Torino per seguire direttamente questo problema, ha incontrato gli amministratori locali ed ha fatto, in sostanza, un percorso che negli anni passati è stato fatto solo a spizzichi e bocconi, ma che mancando di un progetto e di una volontà unitari è finito nel nulla.

Da qui prenderei spunto per chiedere al Ministro non tanto quali siano i tempi di realizzazione dell'opera, che sappiamo essere a lungo termine, quanto, piuttosto, quali siano i tempi di avvio dei lavori per la realizzazione dell'opera stessa. A nostro avviso, infatti, il dato positivo rappresentato dalla chiara volontà del Governo di realizzare l'opera non è più sufficiente: occorre dare una scadenza temporale, porre un termine per l'avvio dei lavori — eventualmente anche delle opere di compensazione legittimamente richieste dal territorio — e occorre dare certezze a tutti i soggetti che sono intenzionati a investire in opere connesse alla realizzazione dell'opera principale.

Il fatto che il Governo intenda tornare allo spirito — e non solo allo spirito — della legge-obiettivo è per noi fondamentale. La legge-obiettivo è stata una legge fondamentale, il cui blocco è stato un errore capitale. Non è propaganda, infatti, dire che si è trattato di un blocco allo sviluppo di questa nazione, utilizzato forse

per coprire le differenze di impostazione ideologica presenti nel precedente Governo.

Credo sia altrettanto importante l'apertura nei confronti della realizzazione del valico del Frejus e del cosiddetto « Terzo valico », così come l'obiettivo di raddoppiare nei prossimi anni, grazie all'azione virtuosa del Governo e, soprattutto, all'univocità di intenti che lo caratterizza, il ruolo e la presenza della finanza di progetto nel settore delle opere pubbliche.

Da torinese, ho ancora una sollecitazione riguardante la metropolitana di Torino. Si è scoperta essere una bufala la notizia secondo cui il Governo avrebbe tagliato i finanziamenti per la realizzazione di quest'opera. È chiaro, però, a nostro avviso, che occorrerebbe anche stabilire delle priorità, per quanto riguarda la realizzazione delle diverse linee metropolitane. Infatti, ci sono città che hanno più linee metropolitane, mentre altre, come Torino, non ne hanno neppure una completa. Sarebbe, quindi, il caso, di stabilire una gerarchia delle necessità — non delle richieste, ma delle reali necessità connesse alla mobilità urbana nella grandi aree metropolitane —, visto che le risorse sono quelle che sono. Credo che anche questo tema sia importante e che si possa affrontare andando al di là delle appartenenze politiche.

CARMEN MOTTA. Mi limiterò ad intervenire su un aspetto di carattere generale, ma collegato all'aspetto specifico che più mi preme sottoporre all'attenzione del Ministro, che anch'io ringrazio per la sua presenza.

Mi risulta, signor Ministro, che in sede di conferenza Stato-regioni, il 10 luglio scorso, è stato concordato con lei che l'allegato infrastrutture al DPEF sarebbe stato aggiornato con l'inserimento di tutte le intese di carattere regionale già raggiunte dal precedente Governo.

Questo mi è stato riferito come un dato certo e, se confermato, rappresenterebbe una gran buona notizia, perché vorrebbe dire che, in quelle regioni dove sono state progettate le opere e dove è stato fatto un

piano di lavoro molto concreto - come nella regione Emilia-Romagna -, i lavori possono procedere dato che ciò che è stato deciso non verrà messo in discussione.

Proprio sulla scia di quanto diceva prima l'onorevole Ghiglia, infatti, se a ogni cambio di Governo si cambia tutto, diventa molto difficile far progredire opere complesse, che hanno ovviamente bisogno di anni, non solo per la parte progettuale, ma anche per la parte esecutiva.

Mi risulta, inoltre, che nel corso della stessa seduta della conferenza Stato-regioni è stato deciso anche di riattivare il tavolo ministeriale sulla realizzazione della Pontremolese per coordinare l'azione di tutte le amministrazioni che sono state coinvolte nella fase di progettazione di quest'opera, amministrazioni appartenenti non alla sola regione Emilia-Romagna, ma anche alla Liguria e alla Toscana.

A questo proposito, prima di porle due domande, voglio ricordare un fatto. Il senatore Grillo, presidente della Commissione lavori pubblici del Senato, è venuto recentemente a Parma - città dalla quale provengo - per un incontro con il sindaco. In questa occasione, la cosiddetta «Ti-Bre», vale a dire l'autostrada Tirreno-Brennero è stata confermata fra le opere strategiche. Si tratta di un'occasione sicuramente utile e positiva perché questa è un'opera importante per la dorsale nord-sud, che si trova in una posizione altamente strategica, non solo per la città di Parma, ma credo anche per l'intero nostro Paese.

Il senatore Grillo ha dunque confermato che la «Ti-Bre» rimane una delle priorità del Governo e che il problema - così lo ha definito lui - di «aggredire la galleria di valico» è il vero punto cruciale del progetto. Su questo chiedo al Ministro quale sia l'intervento previsto dal Governo, per garantire concretamente che quest'opera rimanga, come ha detto il senatore Grillo, una delle priorità nell'agenda governativa.

Richiamo, inoltre, le dichiarazioni dello stesso senatore, secondo il quale si tratta di un'opera la cui importanza supera i confini della regione Emilia-Romagna (il

cui impatto, validità e benefici si estendono alle città di Verona, di Milano e di La Spezia) e che funziona, come noi abbiamo sempre sostenuto, come una vera e propria cerniera tra il Mediterraneo e il nord Europa, devo ricordare, signor Ministro, che in occasione dell'esame delle due precedenti finanziarie alcuni colleghi dell'allora centrodestra hanno scambiato l'opera in questione per un'opera di carattere localistico, solo perché veniva definita Pontremolese.

In conseguenza di ciò, abbiamo avuto molte difficoltà e scontri in aula. Non serve ricordarne i nomi, ma sicuramente furono diversi i colleghi dell'allora centrodestra ad attaccare i colleghi dell'allora centrosinistra che avevano proposto il finanziamento della progettazione definitiva della Pontremolese, con 24 milioni sulla finanziaria del 2007 e 24 milioni sulla finanziaria 2008. Tale finanziamento ci ha procurato qualche soddisfazione, ma anche qualche incomprensione, proprio perché si pensa - o si pensava: spero che non sia più così - che l'opera riguardi sostanzialmente un'unica regione o, peggio ancora, un'unica provincia.

Cogliendo l'occasione di averla presente in Commissione, le chiedo, dunque, signor Ministro, di chiarire esattamente a che punto sia l'iter dell'affidamento dei 48 milioni di euro per la progettazione definitiva.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Scusi, onorevole, non ho capito...

CARMEN MOTTA. Mi riferisco all'iter relativo allo stanziamento dei 48 milioni (24 più 24) per la progettazione definitiva della Pontremolese: a me risulta che l'affidamento della progettazione definitiva sia avvenuto, ma vorrei da lei una conferma di questo fatto, così come vorrei sapere quali sono i soggetti interessati.

MARGHERITA ANGELA MASTROMAURO. Lei, signor Ministro, si è soffermato, nel suo programma, illustratoci lo scorso 24 giugno, sulle priorità della futura attività del Ministero.

Ha toccato sia i temi legati allo sviluppo delle città, sia quelli propri della realizzazione delle infrastrutture, dalle strade ai porti, alle ferrovie.

Sul tema dello sviluppo urbano sono state fatte dichiarazioni di intenti assolutamente condivisibili, come quelle inerenti l'incentivazione del miglioramento della qualità ambientale e dell'efficienza energetica, nonché i tanti bei discorsi condivisibili sul rapporto tra sviluppo e città.

Tuttavia, signor Ministro, quando vi è stata l'opportunità di tradurre questi buoni propositi in norme di legge ci si è limitati a inserire un unico articolo — l'articolo 11, inerente il piano casa — all'interno del decreto-legge che accompagna la manovra finanziaria. Questo già ci sembra un fatto abbastanza limitativo. Esaminando, poi, questo primo provvedimento del Governo, si ha la netta sensazione che vi sia stata una revisione al ribasso degli obiettivi che hanno caratterizzato sia il programma elettorale, sia il programma da lei presentato, giacché, appunto, si riduce il tema dello sviluppo urbano ad un vago stanziamento di fondi per l'adozione di un piano di edilizia residenziale per i soggetti economicamente deboli.

Senza soffermarmi su tutte le questioni che, relativamente a questo piano, abbiamo già avuto modo di esaminare in questa Commissione, vorrei insistere soltanto su due aspetti fondamentali, sui quali sento di dover richiamare la sua attenzione.

Il primo di essi riguarda senz'altro il mancato rispetto delle competenze delle regioni, stabilite dal titolo V della Costituzione.

Il secondo riguarda il ruolo preoccupante, direi quasi totalizzante, del *general contractor* che, se pure leggermente attenuato dalle modifiche apportate al comma 7 del citato articolo 11, ci fa mantenere un dubbio su un aspetto, sul quale vorrei delle rassicurazioni. Mi riferisco al fatto che, in qualche modo, si tenda ad agevolare le grandi imprese, attribuendo loro grandi poteri e tralasciando le piccole e le

medie imprese che, come lei ben sa, rappresentano la parte vitale e importante del nostro Paese.

Sul tema delle infrastrutture, invece, le pongo due domande. Intanto, le chiedo come sia possibile annunciare di voler dare spazio all'infrastrutturazione dell'intero Paese, per permetterne la competitività, e poi decidere, invece, che l'unica priorità per il Mezzogiorno è il ponte sullo Stretto di Messina.

Le domando, inoltre, come lei abbia potuto acconsentire, signor Ministro, che l'abolizione dell'ICI venisse finanziata a svantaggio dei fondi destinati alle opere pubbliche del Mezzogiorno.

Anche per quanto riguarda le infrastrutture, la nostra preoccupazione è che si vogliano inaugurare pochi grandi cantieri, realizzati da poche grandi imprese, e che tutto questo, ancora una volta, vada a discapito delle piccole e medie imprese.

Concludendo, signor Ministro, le chiedo sostanzialmente due rassicurazioni: la prima riguarda il tema di una seria politica di infrastrutturazione del Mezzogiorno, sulla quale auspico che si possano fare anche degli incontri mirati; in secondo luogo, le chiedo una risposta su questa presunta forte preferenza per il sistema delle grandi imprese.

Sul tema del Mezzogiorno, mi rivolgo anche ai colleghi che nella maggioranza dovrebbero rappresentare le ragioni del sud, affinché facciano emergere le necessità di quest'area. Il fatto che ciò non avvenga è un segnale molto preoccupante, a mio avviso.

ROBERTO TORTOLI. Signor presidente, rispetterò il suo invito alla brevità e, pertanto, non aggiungerò niente agli apprezzamenti che i colleghi della mia parte politica hanno rivolto al Ministro ed al suo piano infrastrutturale per il Paese.

Sono certo della sua volontà e della sua capacità di affrontare nella maniera corretta tutte le problematiche connesse al suo importante incarico.

Credo che l'unico ostacolo, oggettivamente, se si vuole essere sereni nella valutazione, sia quello economico e finan-

ziario. « La coperta è corta », come si dice, quindi starà anche alla sua capacità, signor Ministro, riuscire a realizzare un progetto infrastrutturale che è fondamentale per lo sviluppo del nostro Paese. Non ho dubbi che i temi della portualità e delle cosiddette « vie del mare », che sono una risorsa in grado di far fare al nostro Paese un grande salto in avanti, saranno al centro dell'attenzione del Ministro.

Visto che i problemi finanziari sono quelli che potrebbero creare i maggiori ostacoli all'azione del suo Ministero, vorrei porre l'attenzione su un tema che spesso, a torto, è considerato secondario - e che probabilmente rischia di diventare ancor più secondario con la carenza di risorse disponibili -: mi riferisco al tema della sicurezza stradale.

Noi abbiamo assunto in sede europea l'obiettivo del dimezzamento delle morti sulle strade, che se per un terzo dipendono dal comportamento degli automobilisti (c'è, quindi, un problema di rispetto del codice stradale), per un altro terzo dipendono dall'inadeguata manutenzione delle infrastrutture e della segnaletica.

Mi rendo conto che con tutti i problemi infrastrutturali del nostro Paese, il problema della sicurezza stradale rischia di passare sempre in secondo piano, ma è l'Europa ad imporci che, da qui al 2020, si dimezzino le morti sulle strade. Si tratta, quindi, di un impegno che prego il Ministro di inserire nell'agenda di questa legislatura.

TINO IANNUZZI. Saluto il Ministro delle infrastrutture e gli rivolgo un sincero augurio di buon lavoro.

Svolgerò molto rapidamente una osservazione, che si lega ad una preoccupazione. Sul tema delle infrastrutture - è una considerazione che vale per il periodo in cui al suo dicastero c'era il Ministro Lunardi, ma anche per il periodo in cui c'è stato il Ministro Di Pietro - non abbiamo fatto i conti fino in fondo con una logica durissima, ma che appartiene per intero alla responsabilità e al ruolo della politica, e quindi di chi governa le istituzioni, che è quella di definire una griglia vera e

ristretta di priorità, capace di fare i conti con le grandi esigenze presenti in ogni area del Paese e con le risorse effettivamente disponibili.

Mi rendo conto che definire una griglia di priorità significa dire alcuni « sì », ma anche diversi « no » e diversi rinvii - vale per il nord, per il centro e per il sud del Paese -, ma con questa logica occorre fare i conti fino in fondo, altrimenti, inevitabilmente, i conti si fanno con la realtà, la quale porta ineluttabilmente a non vedere realizzati i grandi traguardi che invece, in un settore come quello delle infrastrutture, abbiamo il dovere di porci.

Sotto questo profilo, ritengo che, abbandonando posizioni ideologiche che hanno fatto tanto male al Paese, dobbiamo saper fare del tema delle infrastrutture un tema istituzionale per eccellenza, su cui collaborare - centrodestra e centrosinistra - con grande determinazione.

Dire - come noi facciamo - che bisogna fissare delle priorità, significa, per noi, identificare alcune, necessariamente poche, grandi opere che in questa legislatura dovrebbero vedere il loro completamento. Ciò deve valere per alcune grandi infrastrutture del nord (come la Bre-Be-Mi, il passante di Mestre e la Pedemontana), deve valere per la variante di valico, per l'alta velocità ferroviaria lungo tutto l'asse del territorio nazionale (dalla Milano-Torino fino alla dorsale Napoli-Bari), deve valere, ovviamente, anche per la Salerno-Reggio e per la Statale Jonica.

Questo, tuttavia, significa dire anche una serie di « no » o, comunque, dire che alcune opere non sono tra le priorità oggi affrontabili con le risorse disponibili. Devo anche dire con franchezza, signor Ministro, che a nostro avviso è necessario riuscire a tradurre quest'ennesima occasione che abbiamo davanti di riscrittura del cosiddetto « codice appalti », in un'occasione per avanzare su alcuni punti importanti.

Penso anzitutto che bisogna investire sul tema del *project financing*, evitando tuttavia il richiamo ad esso come ad uno strumento miracolistico. Sappiamo che il *project financing* ha funzionato, in questo

Paese, soprattutto per le opere di taglio piccolo e medio e per le opere di competenza degli enti locali - dall'arredo urbano, alle strutture per la socializzazione e per le occasioni di incontro tra le persone, ai parcheggi e alle strutture sportive -.

Sappiamo che per le grandi opere è stato molto più difficile, perché è molto più complicato rendere certe le tre variabili indispensabili per avere un *project financing* che funzioni nella realizzazione delle grandi infrastrutture nazionali: certezza del costo finale dell'opera, certezza dei tempi di esecuzione e certezza del rendimento derivante dalla costruzione e dalla gestione dell'opera.

Sotto questo aspetto, rilevo che l'innovazione introdotta nel provvedimento correttivo all'esame della Commissione per rendere più snelli i livelli di gara per il *project financing* sia positiva. Penso, peraltro, che dobbiamo affrontare con immediatezza anche altre questioni, signor Ministro, intervenendo, ad esempio, sulla norma contenuta nella legge finanziaria per il 2006 inerente al problema del cosiddetto « caro ferro ».

Noi siamo - lo sappiamo tutti - di fronte ad una vera e propria emergenza per le imprese di costruzione. Sappiamo che il tema della revisione prezzi è delicatissimo ed evoca scenari negativi nella vicenda delle opere pubbliche del nostro Paese, ma, ciononostante, abbiamo il dovere di fare i conti con la necessità di scongiurare il rischio concreto dell'interruzione di cantieri aperti, perché le ditte che hanno vinto gli appalti non sono nelle condizioni di sostenere l'enorme incremento dei costi (derivato soprattutto dalle componenti legate all'aumento del prezzo dei carburanti, del petrolio e del gasolio, che non sono comprese appunto in quel meccanismo del « caro ferro », che era stato determinato - come ho già detto - nella legge finanziaria per il 2006).

Devo dire che, su questo aspetto, già il deputato Stradella ha svolto ragionamenti di grande concretezza e completezza e credo che non dobbiamo lasciarci sfuggire questa occasione.

La deputata Mastromauro ha evocato un altro tema importante, che vorrei riprendere. Io penso, signor Ministro, che a distanza di sei o sette anni dall'entrata in vigore, con la legge-obiettivo, dell'istituto del *general contractor*, possiamo fare un'analisi molto serena e scevra da pregiudizi.

Io fui nel centrosinistra tra coloro - pochi in verità, all'inizio - che salutarono quell'innovazione come un fatto che andava vissuto in maniera positiva e sperimentato fino in fondo. Oggi abbiamo maturato alcune esperienze ed io ritengo, signor presidente, - d'accordo con il Governo - che sarebbe opportuno procedere ad un approfondimento in Commissione per cercare di capire cosa abbia funzionato nelle applicazioni concrete del *general contractor* e cosa vada invece analizzato, verificato e modificato rispetto - ad esempio - al sistema delle imprese operanti sul territorio, al meccanismo dei sub-appalti e a quello dei sub-affidamenti.

L'ultima considerazione riguarda, invece, una grande preoccupazione che le dobbiamo sottolineare, signor Ministro. L'avvio dell'azione di Governo, per quanto riguarda le politiche infrastrutturali, è stato complicato e difficile in tutto il Paese, con il taglio delle risorse. È stato tuttavia particolarmente doloroso, l'avvio delle politiche per le infrastrutture per il Mezzogiorno.

La manovra sull'ICI, infatti, è stata sostanzialmente finanziata attraverso il recupero dei due miliardi di euro, già destinati dal precedente Governo alla realizzazione di infrastrutture in Sicilia e in Calabria, con il definanziamento del ponte sullo Stretto di Messina, operazione che secondo me era ed è corretta, anche se su questo, signor Ministro, sono certo che abbiamo posizioni politiche differenti. Inoltre, la definizione delle priorità infrastrutturali che si annuncia all'orizzonte, provoca forti, pesanti preoccupazioni per le infrastrutture del Mezzogiorno.

Le segnalo la necessità di tenere in considerazione nel programma per l'alta velocità/alta capacità ferroviaria - che è fondamentale in Val di Susa e nel Corri-

doio 5 - anche la dorsale Napoli-Bari, grande direttrice della prosecuzione dell'alta velocità ferroviaria, che realizzerebbe un ponte infrastrutturale, questo sì necessario e prioritario, tra le due grandi aree metropolitane del Mezzogiorno e nel collegamento verso Roma.

Allo stesso modo - e chiudo - devo sottolineare che dalle dichiarazioni del presidente dell'ANAS, che ho molto apprezzato, risulta con chiarezza che occorrono altri 2 miliardi e 200 milioni di euro per completare il finanziamento integrale del progetto della Salerno-Reggio Calabria. Le opere attualmente in corso e già appaltate sono tutte finanziate, ma ci sono tre maxi-lotti e diversi interventi ordinari privi di finanziamento.

Le debbo sottolineare la mia preoccupazione sulla vicenda della riermersione, con tanta forza, del progetto del ponte sullo Stretto di Messina, perché è chiaro che lì occorreranno ingenti risorse pubbliche.

La previsione che è stata fatta, di circa 2 miliardi di euro, è a mio avviso insufficiente, perché il costo complessivo del progetto del ponte, pari a 6 miliardi di euro al 2006, già oggi è nettamente incrementato e lievitato, considerato anche che i fondi Fintecna non ci sono più per quella destinazione, dopo il richiamato definanziamento dell'opera.

La quantità di denaro pubblico che servirà per il ponte, quindi, è molto più elevata di quanto annunciato e questo confligge in maniera radicale con la logica delle priorità vere e urgenti.

Manifesto, quindi, la necessità che lei, signor Ministro, indichi un percorso certo, idoneo ad avere un finanziamento integrale, in questa legislatura, per il completamento della Salerno-Reggio Calabria, così da ultimare quella che rimane la più importante infrastruttura del Sud dell'Italia. Grazie.

TOMMASO FOTI. Signor presidente, interverrò molto velocemente, soltanto per fare alcune osservazioni.

La prima osservazione è di natura politica: è evidente che questo, come pure

il Ministero dell'economia e delle finanze, è un ministero da finale di *Champions League*. Penso che questa Commissione abbia il dovere di sostenere il Ministero delle infrastrutture nell'azione per il reperimento delle risorse per le infrastrutture perché, senza risorse proprie, le infrastrutture difficilmente decollano. Sotto questo profilo, chiederei al Ministro che l'utilizzo delle risorse destinate ad Expo 2015, al di là della formula individuata per la loro gestione, venga monitorato attentamente. Esse rappresentano, infatti, un contributo notevole anche alla rete infrastrutturale del Nord Italia, la cui individuazione e realizzazione non può essere lasciata solo agli enti territoriali; bisogna prevedere una cabina di regia che sia, quantomeno, compartecipe.

La seconda considerazione riguarda il tema, più volte affrontato, dell'Italia come piattaforma logistica per le merci provenienti dall'Asia. Penso che sotto questo profilo qualcosa di significativo debba veramente essere messo in piedi, se vogliamo evitare di costruire solo nuove infrastrutture per il traffico delle merci su ruota e riuscire a potenziare, invece, altre modalità di trasporto, che favoriscano ugualmente gli scambi commerciali.

Volevo riservare un'ultima considerazione, sul piano politico, al *project financing*: è indubbio che anche il nostro Governo, in più occasioni, abbia rilanciato il tema, ma in questo momento è indispensabile capire fino a che punto e con quali formule il capitale privato sia disposto a mettersi in gioco.

Ci era sembrato di capire che per il capitale privato il problema riguardasse innanzitutto le regole e la semplificazione delle medesime, ma se poi il problema è quello di chi mette mano al portafoglio, allora, anche da parte dei privati, evidentemente, si dicono tante belle parole, ma manca un po' di sostanza.

Sotto questo profilo, quindi, vorrei chiedere al Ministro di fare, sì, una ricognizione di tutti gli aspetti normativi che vengono ritenuti d'ostacolo al decollo del *project financing*, ma chiedo, al contempo, a questa Commissione di svolgere, anche

un'attività di indagine per approfondire fino a che punto siano le norme ad ostacolare il decollo del *project financing* e non anche una ritrosia del capitale privato a mettersi in gioco.

L'ultima considerazione è riferita alle politiche dei grandi corridoi europei. Penso, infatti, che dalla loro realizzazione l'attività infrastrutturale possa trovare un grosso giovamento e che si debbano avviare tutte le attività possibili, per evitare che l'Italia rimanga un corridoio terminale dell'Europa, anziché esserne un corridoio protagonista, anche per la possibile apertura di una linea diretta verso l'Africa. È, infatti, indispensabile attivare questo tipo di valutazione strategica, se non di breve, di lungo periodo.

GIUSEPPE SCALERA. Signor presidente, proverò a «liofilizzare» il mio intervento, sottolineando solo alcuni dei punti che ritengo utili ed importanti nell'ambito della nostra discussione.

Credo che, tra le altre cose, uno dei temi essenziali sui quali si è soffermata la relazione introduttiva del Ministro Matteoli - e che giustamente l'amico e collega Foti ha avuto modo di ricordare - sia quello diretto al richiamo del capitale privato.

Ritengo che questo sia uno dei temi essenziali sui quali si muove l'azione di Governo oggi e credo al tempo stesso che, fondamentalmente, già alla luce dei primi contatti che il Ministro ha avuto modo di sviluppare durante questi due mesi di inizio legislatura e del suo lavoro, abbiamo davanti a noi una serie di soggetti privati che chiedono oggettivamente, pur offrendo la loro disponibilità a intervenire in termini diretti rispetto alla vicenda infrastrutture, due cose ben precise e chiare: date e regole certe. Credo che noi tutti, il Governo innanzitutto, e in secondo luogo il Parlamento, abbiamo il dovere e, al tempo stesso, la necessità di mettere a disposizione dei privati questi due aspetti essenziali.

Naturalmente i controlli spettano all'Esecutivo, ma credo che il processo di modernizzazione all'interno del nostro

Paese, la necessità, cioè, di «cantierizzare» una fase nuova, legata al Ministero per le infrastrutture, sia fatalmente connessa alla realizzazione di meccanismi diversi rispetto al passato.

È un compito particolarmente complesso quello che spetta all'amico Ministro Matteoli, anche perché sostanzialmente - questo è uno dei punti essenziali della sua relazione introduttiva - noi veniamo da una cultura che è stata, per anni, la cultura del «no»; una cultura che ha finito, in qualche maniera, per condizionare la crescita delle più importanti realtà infrastrutturali del Paese.

Quello che qualcuno ha definito come il «fondamentalismo del no» ha sostanzialmente finito per bloccare alcune di quelle che erano state individuate come priorità, non direi solo ed esclusivamente dalla maggioranza e credo che, nell'ambito delle cose che vado a citare, anche l'amico Iannuzzi mi possa essere fedele testimone. Gli assi ferroviari fondamentali ed importanti come quelli legati al Terzo valico dei Giovi, alla Torino-Lione, alla Verona-Padova, all'autostrada Roma-Formia, all'autostrada Cecina-Civitavecchia, erano realtà sulle quali - mi dispiace che sia assente il collega Realacci, ministro ombra del Partito Democratico - più volte anche il centrosinistra ha avuto modo di testimoniare il reale interesse a procedere, soprattutto testimoniandolo nell'ambito dei livelli amministrativi locali.

Credo che, su questo piano, tali realtà possano essere riprese e possano rappresentare un punto di riferimento importante, nuovo e diverso rispetto all'azione che il ministero porta avanti.

Svolgerò rapidamente alcune altre riflessioni, avviandomi verso la conclusione, anche perché non voglio tediare, né aumentare l'attesa dei colleghi, prolungando oltre misura il dibattito.

Signor Ministro, lei ha sottolineato puntualmente qual è il tema che si snoda all'interno della sua relazione: quella che lei ha definito una «crisi di organicità» e che, fondamentalmente, concerne la funzionalità dell'offerta inerente al trasporto, sia su ferrovia, sia su strada, oggettiva-

mente incrinatasi durante questi anni. Dobbiamo dirlo con estrema chiarezza.

Questo vale anche per quanto riguarda tutte le iniziative e le impostazioni di natura strategica, direttamente collegate al rapporto tra Ministero dei trasporti e Ministero delle infrastrutture.

Bisogna necessariamente aprire una delicata fase, nuova e diversa: occorre smuovere il blocco dell'infrastrutturazione organica esistente in questo momento nel nostro Paese e assicurare alle nostre decisioni di natura politica una capacità decisionale che sin qui, per certi versi, è stata fin troppo remissiva e, al tempo stesso, ha finito per paralizzare anche le nostre scelte e le nostre decisioni di fondo.

Ho avuto modo di frequentare in maniera diretta il Ministro nel corso di sette lunghi anni al Senato e di apprezzarne la correttezza di impostazione e l'onestà intellettuale.

Credo che nel settore delle infrastrutture ci sia un grande lavoro da fare, un grande impegno da mettere in campo e, soprattutto, grandi scelte strategiche da sviluppare, nell'ambito dei prossimi mesi.

Sono convinto che, su questo piano, soltanto ed esclusivamente una Commissione capace di guardare allo sviluppo e alla modernizzazione del Paese attraverso un'apertura di tipo reale - non troppo, né troppo spesso, condizionata dalla logica di maggioranza e di opposizione - possa offrire, nell'ambito di questo settore, un versante nuovo e diverso, e consentire al Paese quei passi in avanti sul piano infrastrutturale dei quali si sente particolarmente il bisogno, e dei quali il Paese ha oggettivamente bisogno, per allinearsi ai migliori *standard* europei.

STEFANO ESPOSITO. Signor presidente, preliminarmente, sul tema caldo che riguarda Torino e il Piemonte, ossia l'annosa questione della Torino-Lione, vorrei rivolgere anch'io un apprezzamento al Ministro per i suoi primi passi, caratterizzati da attenzione e capacità di dialogo.

Vorrei sottolineare, però, che converrebbe a tutti prendere maggiormente in

considerazione il lavoro svolto dall'architetto Mario Virano e dal suo *osservatorio*, certamente nato in un contesto di emergenza, che si è dimostrato capace di recuperare anni di errori commessi, in particolar modo, dalle Ferrovie dello Stato. È bene che questo elemento di valutazione, spero comune, sul modo di dialogare con i territori, sia tenuto presente per evitare che il processo in corso si traduca in una difficoltà oggettiva, nel momento in cui il Corridoio 5 verrà completato nel Veneto e nella parte est del Paese.

Dico ciò perché, nel cogliere al volo la proposta avanzata dal collega Dussin per un lavoro legislativo comune, penso che un'operazione di questo tipo possa partire proprio da una riflessione comune sul lavoro svolto dall'osservatorio Virano allo scopo di tradurre quel metodo di lavoro in una norma legislativa capace di favorire anche quei territori non ancora interessati direttamente dal tracciato del Corridoio 5, ma che presto lo saranno.

Occorre introdurre, infatti, un metodo che possa, in qualche modo, garantire tempi certi per la realizzazione delle opere. Noi sappiamo che l'osservatorio Virano è stato prolungato più del necessario, ma per via delle condizioni precedenti. In una situazione nella quale il confronto non è ancora avviato, avere una proposta legislativa che tuteli l'esigenza di avere tempi certi - sull'esempio di altri Paesi, a cominciare dalla Francia - potrebbe garantirci di non incorrere nei problemi che abbiamo vissuto, anche in maniera drammatica, in Val di Susa.

Da questo punto di vista - è una riflessione che all'interno del PD è già stata avviata - credo che si potrebbe lavorare ad una proposta comune e condivisa, utilizzando l'esperienza maturata a Torino dall'osservatorio Virano, per costruire e qualificare una proposta legislativa che fornisca un metodo di lavoro.

Sulla questione della Torino-Lione concordo con il collega Ghiglia - forse è l'unica parte del suo intervento sulla quale concordo - nel dire che, in un tempo molto ragionevole, bisognerà cominciare a dare un segnale vero sull'inizio dei lavori

per la realizzazione dell'opera. A tal proposito, vorrei sapere dal Ministro quali siano gli intendimenti del Governo.

Mi pare che sia stato riconfermato un ruolo per l'architetto Virano, ma credo che anche la definizione del progetto — e l'eventuale riflessione su una sede referendaria per i territori interessati dal tracciato — meriterebbero di avere una tempestiva che non ci porti di nuovo ad una discussione troppo affrettata, la quale produrrebbe forse semplicemente l'effetto di prolungare ulteriormente i tempi.

Quanto al contenuto del cosiddetto « allegato infrastrutture » vorrei conferma dal Ministro su due questioni specifiche.

Anzitutto, vorrei che il Ministro chiarisse le ragioni per le quali nella prima bozza di tale documento non avevamo trovato nulla che riguardasse Torino e provincia, a cominciare dalla metropolitana. Spero e mi auguro — mi rivolgo anzitutto al collega Ghiglia — che le urla — non manzoniane — che si sono levate abbiano sortito l'effetto di convincere la maggioranza ad evitare quel taglio, ma lo verificheremo con la risposta del Ministro.

In secondo luogo, nell'ambito di un rapporto che credo il Ministro abbia avuto con l'ANCI, risulta che nel documento sono stati inseriti, o dovrebbero essere state inseriti, in aggiunta a quello che era già scritto, due interventi importantissimi per il territorio di Torino e della provincia: il completamento della metropolitana fino a Rivoli — peraltro si tratta di un progetto che verrà consegnato entro il mese di settembre dall'azienda incaricata di definire l'ultima parte del tracciato tra Collegno e Rivoli — e — altra opera fondamentale — la realizzazione della Torino-Ceres, che finalmente darà alla città di Torino un collegamento tra il centro e l'aeroporto internazionale.

In merito a questi temi, vorrei capire da lei, signor Ministro, se siano confermate le indicazioni pervenute dall'ANCI e dal sindaco Chiamparino e se queste due opere saranno inserite — così come è stato dichiarato in sede di conferenza unificata — nell'allegato infrastrutture, perché sarebbe ovviamente un segnale di grande

attenzione e anche di grande responsabilità, da parte del Governo, su due opere di importanza fondamentale per il territorio della provincia e della città. Grazie.

SIMEONE DI CAGNO ABBRESCIA. Signor presidente, interverrò molto brevemente, anche rifacendomi a una parte dell'intervento del collega Foti, in tema di piattaforma logistica.

Nell'illustrazione dell'ultimo *summit* per l'unione del Mediterraneo tenutosi in Francia, il Presidente Sarkozy ha presentato ai giornali nazionali e stranieri una piantina che mostrava la nuova centralità del Mediterraneo nel rapporto con i Paesi che hanno partecipato al *summit* stesso.

Rifacendomi ai flussi economici tra i nuovi i Paesi di produzione (Cina, India e via elencando) e i Paesi di mercato (che sono le Americhe), faccio notare che vi è questa nuova centralità dell'Europa, allargata ai Balcani.

L'Italia è al centro di questa nuova realtà e il Mezzogiorno d'Italia, una volta tanto, inverte la tendenza alla marginalità: non si parla più del Mare del nord (Rotterdam, i porti e le realtà che ormai sono intasate), ma di questa nuova centralità.

Vi riporto l'esempio della Puglia, che ha tre aeroporti internazionali (Brindisi, Bari e Taranto) e tre porti di grandissimo livello e spessore, che però rischiano, ormai, considerato il *trend* di crescita, di non avere più possibilità di espansione, se non avviando da oggi interventi che comunque richiedono tempi molto lunghi di realizzazione.

Viene così meno la possibilità di proporsi a quella nuova realtà centrale cui, invece, l'Italia dovrebbe rivolgersi, anche per tamponare la concorrenza di Spagna e di Francia che, sotto questo aspetto, si stanno muovendo moltissimo.

Da questo punto di vista, siamo di fronte a delle situazioni assurde. Il porto di Bari, per esempio, ha addirittura 120 milioni di euro a disposizione, ma le sue infrastrutture sono completamente bloccate e si è ancora in attesa di risolvere delle problematiche, pur con un *trend* di crescita, negli ultimi cinque anni, del 60

per cento per le merci e del 54 per cento per i passeggeri.

Ebbene, credo che l'intera realtà pugliese vada enormemente sfruttata: un triangolo di 120 chilometri per 40 (comprendente Brindisi, Taranto e Bari) può costituire, anche per l'importanza dei collegamenti stradali e marittimi, una realtà importante sulle nuove possibilità di servizio dell'intera Europa e dei Balcani.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE SALVATORE MARGIOTTA

MAURO PILI. Signor presidente, mi limiterò a due semplici considerazioni: la prima è di carattere metodologico, mentre la seconda è di sostanza.

Un buon ministro non si valuta sui soldi che ha a disposizione, ma sostanzialmente su quelli che riesce a conquistarsi lungo il percorso. Credo che la prima considerazione di metodo vada proprio in questa direzione. Il Ministro Matteoli ha messo in campo un'importante proposta di metodo. Mi riferisco alla modifica del codice degli appalti e, in particolare modo, al principio messo in campo sul *project financing* che consente, sostanzialmente, di ribaltare tutto quello che in questi anni si è visto su questa materia, arrivando per la prima volta a semplificare in un unico passaggio l'utilizzo del soggetto privato nel concorso per la realizzazione di opere pubbliche.

Credo che questo sia uno dei passaggi fondamentali nei vasi comunicanti delle risorse finanziarie del ministero, perché, se non si riesce ad incrementare, nel Paese, l'ausilio delle risorse private, è evidente che non se ne potranno liberare di importanti per quelle opere che non possono avere il supporto privato, in relazione all'interesse che rivestono.

Vorrei, però, aggiungere un'altra considerazione, approfittando della presenza del Ministro (si tratta di un aspetto già richiamato dal collega Dussin). Sul tema degli strumenti a disposizione del ministero, così come del Paese e, quindi, della Commissione, occorre focalizzare l'atten-

zione su un tema fondamentale, cioè quello del recupero del principio della prelazione.

L'Unione europea ci ha sostanzialmente portato verso una strada dove il privato non concorre più sul piano dell'idea, della promozione e dell'intrapresa, per la realizzazione dell'opera pubblica, ma viene messo in gara sostanzialmente solo rispetto alla proposta avanzata dall'ente pubblico.

Credo che sia assolutamente indispensabile trovare, anche nell'ambito della revisione del codice degli appalti, all'esame di questa Commissione, il modo per individuare una premialità, affinché l'imprenditore e il soggetto privato che concorrono con un'idea innovativa di opera pubblica e gestionale possano vedere riconosciute l'innovazione e la capacità di individuare soluzioni.

La seconda considerazione sugli strumenti disponibili è quella dell'urbanizzazione primaria e secondaria, che, come ribadito questa mattina in Commissione, può apparire marginale. Se però sommassimo tutto quello che in Italia è riconducibile a urbanizzazione primaria e secondaria, probabilmente metteremmo insieme un secondo piano infrastrutturale strategico del nostro Paese.

Nella proposta all'attenzione della Commissione della revisione del codice appalti, vi è un limite che nasce da un'interpretazione, data a più voci, delle segnalazioni della Commissione europea e della Corte di giustizia — anzi, sottolineo che quest'ultima non ha proposto una valutazione definitiva —, secondo la quale, sostanzialmente, le urbanizzazioni primarie e secondarie sono da assimilare agli appalti.

Al contrario, la Commissione europea, in un passaggio della sua decisione, sostiene che potrebbero essere inquadrate come concessioni e come tali essere soggette a minori limitazioni, che consentirebbero di non bloccare gran parte delle urbanizzazioni primarie e secondarie sopra soglia nel nostro Paese. Si tratta di un tema rilevante posto con grande preoccupazione da tutte le associazioni di cate-

ria e soprattutto dai comuni e dagli altri enti locali, che sono le maggiori stazioni appaltanti e che su questa questione rischiano di bloccarsi completamente.

Credo che il confronto proposto in Commissione e favorevolmente accolto dalla stessa minoranza ci consentirà di sviluppare una proposta e di condividerla con il Ministro, affinché questo tema di una legge-obiettivo sostanziale per le città possa consentire di venire incontro all'assunzione di responsabilità della stazione appaltante concessionaria.

Il secondo tema che volevo porre all'attenzione del Ministro e che è contenuto nelle sue dichiarazioni è quello relativo all'importanza del Mediterraneo. È stato richiamato in questi giorni e ritengo si tratti di una lettura strategica effettuata dal Ministro nell'impostazione delle azioni strutturali e infrastrutturali del Paese.

Considero però utile richiamare quanto era previsto nella legge-obiettivo, ovvero la piastra logistica euromediterranea della Sardegna, di cui in questi ultimi due anni si è persa di vista la capacità realizzativa. Da domani Ferrovie dello Stato interromperà il trasporto ferroviario delle merci dalla Sardegna verso il resto del Paese. Credo che sia un pessimo segnale, contrario alla direzione tracciata dal Ministro. Colgo quindi l'occasione per invitare il Ministro a richiamare Ferrovie dello Stato a non interrompere questa opportunità. Sarebbe infatti l'unica regione italiana esclusa dai collegamenti merci ferroviari attraverso le navi che fino ad oggi sono state utilizzate e che sono nella piena disponibilità di Ferrovie dello Stato.

In questa logica, appare inoltre fondamentale tener conto di quanto sta accadendo nel porto di Cagliari. Il collega che mi ha preceduto ha segnalato come in Puglia i porti siano stracarichi, mentre invece il porto canale di Cagliari non ha più un *container*. La funzionalità del porto ha subito un crollo totale, per cui è indispensabile promuovere immediatamente una gara d'appalto per individuare un soggetto gestore. Evidentemente, c'è un corto circuito che sfugge ai più, ma sicuramente gli addetti lavori, e il Ministro più

di tutti, possono verificare e indagare su quello che sta avvenendo. Chiedo quindi un intervento immediato e decisivo del Ministro anche sul porto canale di Cagliari.

Concludo richiamando il concetto della continuità territoriale, che non è presente nelle dichiarazioni del Ministro, probabilmente perché considerato ormai un punto cardine dell'azione già svolta dal precedente Governo Berlusconi.

Ritengo indispensabile estendere la continuità territoriale per la Sardegna non soltanto ai residenti, ma anche ai non residenti. Il ponte sullo Stretto di Messina sarà funzionale per i cittadini che vivono in Calabria e in Sicilia. In Sardegna, invece, la continuità territoriale è limitata soltanto ai residenti e questo causa un vero danno economico all'intera regione.

Considero questi, signor Ministro, punti essenziali, che la sua sensibilità e la vicinanza alle problematiche delle regioni insulari ci consentiranno di affrontare nel miglior modo possibile.

RODOLFO GIULIANO VIOLA. Parto da alcune considerazioni svolte dal collega Scalera sulla necessità di aprire una stagione *bipartisan* su alcuni grandi temi. Nell'accogliere favorevolmente la proposta, ribadendo come il Partito Democratico da questo punto di vista abbia dimostrato — fatti alla mano — di esserci, abbiamo qualche perplessità su come la maggioranza si è mossa finora rispetto ad alcuni grandi temi.

La questione del rinnovo delle concessioni autostradali ha aperto, sotto questo profilo, una voragine — sulla quale l'Antitrust è intervenuta pesantemente — con l'approvazione da parte della maggioranza di alcune norme, che hanno concesso alle concessionarie autostradali di rideterminare le tariffe in maniera assolutamente autonoma e scevra da ogni controllo e da qualsiasi programmazione concordata. Lo stesso vale per le norme sui *general contractors* per quanto riguarda la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali, con particolare riferimento alla TAV.

In buona sostanza, detto che bisogna essere in due per tentare di guardare insieme, con attenzione, all'evoluzione del sistema infrastrutturale del Paese, raccolgo molto favorevolmente la proposta concreta del collega Esposito. Siamo infatti assolutamente convinti che il sistema che corre lungo il Corridoio 5 sia necessario al Paese, che debba stare all'interno di un sistema di collegamenti — di cui anche altri deputati hanno parlato — che vede l'Italia come piattaforma verso nuove realtà territoriali e verso nuovi sistemi di trasporto su scala mondiale, in cui mi sembra, signor Ministro, che il sistema portuale possa svolgere un ruolo strategico.

Vengo dal Nord-Est, quindi penso all'asse Venezia-Trieste-Ravenna e alla competizione che, rispetto a questo sistema, fanno i porti dell'Alto Adriatico dalla parte della Croazia. Per quanto riguarda la questione nel Corridoio 5, ritengo che la proposta formulata da Esposito rispetto all'osservatorio Virano sia il grande tema che dovremmo affrontare.

Segnalo al Ministro, qualora non lo sapesse, che al Nord-Est il dibattito sulla TAV è appena accennato, ma si stanno già creando condizioni negative, con l'identificazione di un tracciato al di fuori dell'asse vincolato del sistema autostradale preesistente (che è la A4 da Venezia a Trieste), spostandolo verso il mare e facendo presagire un'imminente « discussione » con gli enti locali, con le popolazioni locali, i cui territori saranno attraversati da questo asse importante per il sistema Paese, ma che per loro rappresenta « solo » un enorme problema dal punto di vista infrastrutturale.

In base alle considerazioni del collega Scalera, vorrei capire se siamo intenzionati a utilizzare anche nel Nord-Est il metodo dell'osservatorio Virano, che in Piemonte ha permesso di superare una grave fase, e dico questo proprio perché noi siamo assolutamente favorevoli alle grandi opere, purché queste non creino danni e siano un elemento di sviluppo per i nostri territori.

Assolvo ad un compito di brevità nell'intervento aggiungendo solo due rilievi.

Anzitutto, vorrei conoscere l'opinione del Ministro rispetto alla questione del cosiddetto « federalismo autostradale » che ha iniziato il suo iter nella passata legislatura e che oggi sta vedendo applicazione in particolar modo nella regione Veneto, attraverso la compartecipazione societaria della regione e dei sistemi autostradali di quel territorio con l'ANAS.

In secondo luogo, rispetto al sistema di trasporto pubblico locale, vorrei sapere dal Ministro se ritenga che le risorse allocate, che ci appaiono minime in ragione anche delle condizioni economiche e del prezzo dei carburanti, siano da potenziare al contrario di quanto sta accadendo invece con il decreto-legge n. 112 del 2008, che purtroppo taglia drasticamente ogni investimento in questo settore.

MAURO LIBÈ. Rapidamente, desidero dirle, signor Ministro, che condividiamo l'elenco di opere da lei illustrato nella precedente seduta e che sosterremo e collaboreremo alla loro realizzazione.

Siamo d'accordo sul Corridoio 5 e sulla Salerno-Reggio Calabria, anche se abbiamo trovato negli atti di Governo poche risorse messe a disposizione di queste opere. Sono nato l'anno prima dell'inizio della Salerno Reggio Calabria e sono ormai vecchio, ma la Salerno-Reggio Calabria è ancora in queste condizioni.

Sul problema della Tirreno Brennero, sollevato dalla collega Motta che ha parlato della Pontremolese, osservo che la Pontremolese è un tratto importantissimo di questo collegamento: se ne parla da tempo ma è ora che quest'opera trovi finalmente una soluzione.

Il Ministro conosce bene l'opera e la sua situazione, perché dovrebbe attraversare anche la sua regione, ma resta il fatto che il Paese ha bisogno di un secondo canale di collegamento tra l'Europa e il Mar Tirreno.

A questo collego anche la questione delle cosiddette vie del mare, di cui si è tanto dibattuto negli anni scorsi: i Governi

si sono succeduti. Ma di vie del mare continuiamo a vederne francamente poche.

Dico queste cose perché la volta scorsa, lei ha evidenziato l'esigenza di risorse adeguate e la necessità di coinvolgere il capitale privato, ma dopo quattro giorni la presidente Marcegaglia a Parma ha detto che i privati intendono investire poco o niente nel campo delle infrastrutture. Vorrei quindi sapere da lei, signor Ministro, come si intenda coinvolgere il capitale privato nella realizzazione delle opere pubbliche.

Concordo con il deputato Ghiglia sull'esigenza di definire precise gerarchie per capire da dove si parta, quali opere siano realisticamente realizzabili. Continua, infatti, ad esserci un problema di decisione politica, perché poi il Paese ha bisogno di sviluppo e l'esperienza degli ultimi due anni, sotto questo aspetto, è stata devastante.

La necessità di decisione e la necessità che questa Commissione condivida le scelte del ministero e le sostenga sono importanti per combattere efficacemente tutte quelle spinte che vengono dal territorio e che spesso la demagogia della politica è portata a cavalcare, che inducono a perdere tantissimo tempo e a spendere tantissimi soldi in opere compensative che non hanno nulla a che vedere con quanto si dovrebbe realizzare.

Infine, poiché si è parlato di sicurezza stradale, vorrei sapere come intenda muoversi, signor Ministro, e farle un appello, per il controllo delle concessioni in tema di regolare effettuazione delle manutenzioni.

Le manutenzioni non sono fatte, sebbene siano stabilite all'atto della stipula di ogni concessione. Basta leggere le relazioni dell'Autorità per verificare che nessuna regione, nessun territorio è indenne, perché quasi tutti i concessionari sono largamente deficitari sotto questo aspetto.

In conclusione, ribadisco che collaboreremo per difendere questo settore, però - mi permetta, signor Ministro - dobbiamo iniziare a difenderlo subito e la scelta dei tagli lineari che il Governo ha avviato è sbagliata. Abbiamo, infatti, set-

tori che hanno bisogno di incentivi e altri devono essere tagliati: questo ha bisogno di sostegno. Grazie.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ANGELO ALESSANDRI

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro Matteoli per la replica.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Desidero innanzitutto ringraziare il presidente e la Commissione per la dignità che avete dato alla mia relazione.

Gli interventi degli onorevoli Mariani, Monai e Libè della scorsa volta e quelli di oggi ammontano a 17 ed io sento il dovere di ringraziarvi se dalla relazione avete fatto nascere un confronto così aperto e così serio.

Molti degli interventi si sono incentrati sul ruolo dei privati nella realizzazione delle opere pubbliche. Credo che questo sia dovuto al fatto che nella mia relazione ho evidenziato la scarsità delle risorse a disposizione del Ministero delle infrastrutture. Ma, poiché non mi voglio arrendere al fatto che non si realizzino infrastrutture per mancanza di soldi, ho cercato di coinvolgere i privati.

Ignoro la ragione delle affermazioni della presidente Marcegaglia, di cui prendo contezza ora, ma posso dire che nei colloqui che ho avuto ho registrato - e cercherò di dimostrarlo fattivamente - opinioni completamente diverse.

Mi meraviglia anche questa polemica sulle infrastrutture del Mezzogiorno e sul fatto che l'allegato infrastrutture non stabilirebbe le priorità, perché non credo che sui flussi finanziari avrei potuto essere intellettualmente onesto più di quanto lo sia stato nella mia relazione.

Per il Mezzogiorno viene dato il 48 per cento di impegni progettuali e il 32 per cento di opere, di cui il 22 per cento con cassa, ai sensi della legge-obiettivo, e il resto con risorse per Ferrovie dello Stato e per ANAS. Questo non mi sembra proprio un taglio delle infrastrutture nel Mezzogiorno.

Il ponte sullo Stretto, la Salerno-Reggio Calabria e altre opere sono la dimostrazione che non abbiamo voluto tagliare proprio nulla per il Mezzogiorno.

È suggestiva e vera la considerazione dell'onorevole Dussin, che ha sintetizzato molto meglio di me la ragione fondamentale per cui si devono realizzare le infrastrutture nel nostro Paese.

Lei ha infatti sottolineato il fatto che i prodotti delle nostre aziende sono competitivi solo fino all'uscita dallo stabilimento, non più alla consegna, perché il costo del trasporto incide troppo rispetto agli altri Paesi europei. Sono perfettamente d'accordo con lei, onorevole Dussin..

GUIDO DUSSIN. Signor Ministro, perché mantiene questo tono formale nel dialogo?

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Perché questa è un'aula parlamentare ed io continuerò anche in questo modo ad essere rispettoso dell'istituzione parlamentare. È chiaro che fuori di qui non esiste « il darsi del lei » fra parlamentari, ma nelle aule parlamentari c'è questa prassi consolidata che io, dopo 26 anni di esperienza parlamentare, non intendo cambiare. Ma non vuole certo segnare una distanza, tutt'altro.

Lei, onorevole Dussin, ha ripreso anche un concetto, che più di una volta ho cercato di affermare in questi due mesi, sulla necessità di snellire le procedure.

Poiché sono vecchio del Parlamento e di ruoli di Governo, rilevo come tutte le volte che ho accennato a questo sia stato oggetto di polemiche da parte delle opposizioni e talvolta anche nel mio stesso partito, perché si afferma che snellire le procedure significa far venir meno i controlli.

Dobbiamo chiarire questo punto: io non voglio assolutamente diminuire i controlli. Se necessario, stabiliamo con una norma come potenziarli, ma è opportuno snellire le procedure.

Cito due esempi. La scorsa settimana, mi sono recato in Piemonte a inaugurare la tangenziale di Vercelli. Il sindaco ha

affermato che il primo progetto era stato presentato nel 1981. Ci sono voluti 4 anni di lavori per realizzarla e 23 anni per la progettazione e i permessi. L'altro ieri, sono stato a Milano a inaugurare il tratto ferroviario Milano-Rogoredo e per una circostanza del tutto casuale è emerso che anche quell'opera era stata ideata nel 1981. Che ci sia un Governo di centrodestra o di centrosinistra, continuare così significa affossare il Paese. Snellire le procedure rappresenta quindi una necessità.

Concordo - è una battaglia che ho fatto per anni come parlamentare - sulla necessità di spostare il trasporto merci su rotaia, realizzando le infrastrutture ferroviarie. Quando tanti anni fa si iniziò a parlare dell'alta velocità ferroviaria e c'erano polemiche da parte di quelli che anch'io ho definito i « fondamentalisti del no » replicavo che sarebbe stata indispensabile per liberare alcune linee ferroviarie da usare per il trasporto merci. Ma per rendere effettivamente possibile questo, occorre realizzare altri interventi come, ad esempio, far sì che i porti siano collegati con le ferrovie. L'Italia ha 8.000 chilometri di coste e un numero di porti forse anche eccessivo rispetto alle necessità, ma senza collegamenti con le ferrovie non sarà possibile realizzare l'obiettivo indispensabile dello spostamento di una parte del trasporto merci su rotaia.

Per quanto riguarda la polemica sulle risorse, oggi il Parlamento sa, perché è scritto nella mia relazione e perché è scritto nell'allegato infrastrutture, che nel triennio occorrono 44 miliardi di euro. E abbiamo scritto che 14 miliardi devono venire dalla mano pubblica e 30 dai privati. Sulle risorse pubbliche stiamo costruendo una proposta - a questo scopo la prossima settimana mi recherò in Lussemburgo a incontrare il presidente della Banca Europea per gli Investimenti (BEI) -, perché non mi arrendo al fatto che le casse pubbliche siano vuote. Sulle risorse private abbiamo già avuto « coperture » che reputo importanti. Mi fa piacere che alcuni deputati abbiano citato le dichiarazioni del presidente Marcegaglia: nei

prossimi giorni cercherò di parlare con lei, che evidentemente non si è incontrata con i privati che intendono realizzare le infrastrutture.

Per quanto riguarda la Torino-Lione, sui lavori preparatori e sulla proposta compensativa « più servizi e più treni » è stato necessario convincere le popolazioni interessate che la realizzazione della Torino-Lione avrebbe comportato un sacrificio ma che esso sarebbe stato compensato. Il 29 luglio prossimo, e questo è un fatto positivo, si svolgerà il Tavolo istituzionale, che noi abbiamo accettato di rinviare (inizialmente era fissato per la prima metà di luglio), dopo che i sindaci hanno chiesto di spostarlo perché avevano bisogno di un ulteriore approfondimento.

A monte di questo risultato c'è il fatto che, subito dopo l'insediamento, quando ho detto all'architetto Virano che volevo incontrare l'osservatorio, lui si è dichiarato immediatamente disponibile a preparare l'incontro. Ho fatto presente che non intendevo limitarmi ad incontrare l'osservatorio, ma volevo incontrare anche i sindaci dei comuni interessati. Per cui, mi sono recato a Torino, dove la mattina ho presieduto una riunione dell'osservatorio e nel pomeriggio, ho incontrato i sindaci.

In quella sede si è aperto un dibattito, nel corso del quale sono rimasto favorevolmente sorpreso. Alcuni sindaci — che conoscevo avendone letto sui giornali le proteste — mi hanno detto — parlando di interventi compensativi — che non volevano evitare di pagare l'ICI, ma che volevano treni e più servizi. Credo che questa sia una richiesta di grande dignità, che il Governo deve accogliere per venire incontro alle esigenze di quelle popolazioni.

Un giornale nazionale pubblicato a Torino la mattina del mio arrivo ha scritto che quattro sindaci non si sarebbero presentati all'incontro perché appartenenti all'estrema sinistra. Tre di loro, invece, venuti erano presenti e al termine dell'incontro uno di loro mi ha ringraziato per il modo in cui avevo affrontato il discorso, e mi ha dichiarato di avergli suscitato qualche dubbio. Credo che questo sia dialogare. In Italia, è indispensabile dia-

logare con gli enti locali, per il ruolo e per la tradizione millenaria che hanno i nostri comuni e che non ha eguali in altri Paesi.

Torno ad alcune osservazioni svolte dai commissari. L'allegato infrastrutture approvato quest'anno esplicita chiaramente i propri obiettivi: recupera le opere bloccate; elenca il quadro delle risorse; identifica gli atti programmatici — non solo quelli della legge-obiettivo —; e, soprattutto, accetta le richieste delle regioni e rivede le intese generali quadro sottoscritte in passato. Nella conferenza Stato-regioni si è svolto un dibattito e abbiamo recuperato le richieste formulate dalle regioni.

Certo, non posso dire di aver confermato tutto quel che aveva fatto il precedente Governo, che aveva bloccato o accantonato molte opere. Accettare questo avrebbe significato tornare ad accantonare alcune opere, *in primis* — so che alcuni non sono d'accordo —, il ponte sullo Stretto.

Per quanto riguarda la Pontremolese, c'è una storia anche personale che voglio rappresentare alla Commissione. Sono stato per 23 anni alla Camera e sulla Pontremolese, essendo anche toscano, ho fatto tante battaglie. In proposito la posizione del Governo è chiara: noi rispettiamo la delibera del CIPE del 2008 e si sta andando avanti sulla progettazione, quindi non ci sono passi indietro. Quanto alla Ti-Bre, stiamo rispettando gli impegni assunti nel 2001. Pertanto, ha perfettamente ragione il presidente Grillo a dire le cose qui riferite. Ribadisco che sulla progettazione della Pontremolese erano stanziati 48-50 milioni di euro: insomma, noi rispettiamo gli impegni che sono stati presi nella delibera CIPE del gennaio 2008.

Ringrazio l'onorevole Mastromauro che considera condivisibili le dichiarazioni d'intenti su una legge-obiettivo per le città, anche se aggiunge che è stato inserito solo l'articolo del piano casa. Preciso che si tratta solo del primo atto di ciò che nell'allegato infrastrutture abbiamo definito come legge-obiettivo per le città.

Ai deputati che hanno affermato che il Mezzogiorno è stato penalizzato, voglio

ricordare che la Salerno-Reggio Calabria va avanti senza tentennamenti. Gli ostacoli al suo completamento non riguardano la volontà del Governo di realizzarla, ma sono di altro tipo e si spera di superarli. Inoltre, la Palermo-Messina non mi risulta che sia una rete ferroviaria del Nord o del Centro d'Italia; gli schemi idrici del Meridione, i sistemi portuali di Gioia Tauro e di Taranto mi sembrano priorità non del Nord ma del Sud dell'Italia.

Onorevole Mastromauro, lei ha detto che si vogliono agevolare le grandi imprese, trascurando le piccole. Ora, chi come me ama la politica considera naturale la polemica e a volte, anche se è diventato Ministro, cede amichevolmente ad essa. Proprio il suo partito, onorevole Mastromauro, in questi giorni ha attaccato pesantemente il sindaco di Roma che si è dichiarato contrario ai macrolotti, rilevando l'esigenza di piccoli lotti per far lavorare le piccole imprese. È necessario quindi mettersi d'accordo su quale tesi sostenere, senza contare che per realizzare una grande infrastruttura, non si può convocare una piccola impresa con 20 dipendenti, ma occorre coinvolgere coloro che rappresentano grandi imprese.

Certo, è necessario anche valutare cosa si intenda per «grandi imprese», perché quelli che da noi sono macrolotti (ad esempio, da 2 miliardi euro), sono considerati piccoli lotti negli altri Paesi.

L'onorevole Tortoli è intervenuto sulle vie del mare e sulla sicurezza stradale. Apprezzo la sensibilità che c'è in Parlamento su quest'ultimo tema, che al Senato è stato sollevato anche con maggior forza di quella usata dall'onorevole Tortoli. Francamente, però, non posso assumere l'impegno richiesto sulla cartellonistica, perché la sostituzione dei cartelloni stradali in tutta Italia richiederebbe una cifra che veramente non ho a disposizione; con le risorse che ho preferisco fare le infrastrutture piuttosto che cambiare i cartelloni stradali, anche se mi rendo conto dell'esigenza di intervenire sulla rete della segnaletica e sulla tecnologia.

Ci si chiede se il gran numero di incidenti siano conseguenza anche delle

carenze infrastrutturali. Su questo, tuttavia, è necessaria una riflessione, se è vero che il numero degli incidenti che si verificano all'interno delle città è superiore a quello degli incidenti che avvengono all'interno delle grandi infrastrutture.

All'onorevole Iannuzzi rispondo che le priorità sono nei fatti. Si pretendeva che nell'allegato infrastrutture si indicasse l'ordine degli interventi da svolgere?. In quel documento abbiamo elencato complessivamente le priorità. Chi legge oggi l'allegato infrastrutture scopre che le opere approvate sinora, per una spesa pari a 115 miliardi di euro, comprese quelle che intendiamo avviare nel prossimo triennio, con un investimento complessivo di 44 miliardi di euro, sono tutte prioritarie. L'elenco contenuto nell'allegato infrastrutture non indica un ordine di importanza, perché consideriamo queste opere tutte, complessivamente, prioritarie.

A coloro che hanno sollevato il problema del *project financing* rispondo che su questo tema auspico un confronto anche all'interno del Parlamento.

Per quanto riguarda la revisione dei prezzi, ricordo che quando sono stato invitato dall'ANCE all'assemblea annuale dell'associazione, ho detto chiaramente che non potevo accettare richieste di revisione prezzi, in termini di impegno politico. Potevo però attivare un tavolo su questo problema, tavolo che stiamo approntando, per valutare cosa è possibile fare, per cercare di dare una risposta alle crescenti preoccupazioni degli operatori del settore.

Ho difficoltà a credere che potremo superare questo problema con una norma di legge; personalmente non sarei in grado di scrivere una norma di questo tipo. Coloro che stanno realizzando le infrastrutture hanno ragione, perché l'acciaio in setto-otto mesi è salito del 35-40 per cento. Chi governa ha però il dovere di essere intellettualmente onesto. Avrei potuto strappare l'applauso all'assemblea dell'ANCE dicendo: «Sì, facciamo la revisione prezzi», ma poi avrei preso tante

pernacchie nelle settimane successive perché non avrei avuto gli strumenti per poterlo fare.

Credo che l'onorevole Foti, senza citarlo, si riferisse all'Expo 2015, che rappresenta un'opportunità per l'Italia. Ricordo che quando si diffuse la notizia che l'Expo era stata assegnata a Milano, e all'epoca il Governo non era di centrodestra, al giornalista che chiedeva la mia opinione risposi che era mio costume tifare sempre Italia, senza fare distinzioni in base al colore del Governo in carica. L'Expo è un'occasione eccezionale, solo che si pensi che in sei mesi sul territorio nazionale arriveranno circa 60 milioni di persone, e le opere che sono necessarie per l'Expo sono elencate in un decreto che sarà emanato nei prossimi giorni.

L'onorevole Foti ha anche citato il problema del ruolo dei privati nella realizzazione delle opere pubbliche. Concordo sull'esigenza di approfondimenti sia sul *project financing* che sui grandi corridoi europei. I privati chiedono regole e tempi certi e in materia di *project financing* ci stiamo muovendo nella logica del partenariato pubblico-privato proprio per evitare alibi gratuiti. Sui corridoi europei, invece, a ottobre proporrò un documento di aggiornamento sulle reti TEN.

Sulla logistica, nell'allegato infrastrutture, invece delle precedenti 37 piastre logistiche ne sono previste solo 7: ritengo che questo sia un fatto di forte assunzione di responsabilità.

Anche l'onorevole Scalera ripropone le esigenze dei privati, che chiedono date e regole certe. Rispondo che ai privati non si chiede di regalare nulla e sulle opere pedaggiate possiamo sicuramente trovare un'intesa con loro. Devo anche dire, peraltro, che alcuni Fondi internazionali scrivono al ministero chiedendo incontri perché sono interessati a investire nel nostro Paese: non dobbiamo perdere queste occasioni. La rassicuro, dunque, onorevole Scalera: i contatti con i privati ci sono e abbiamo già una prima griglia di disponibilità. Tutti chiedono tempi certi e su questo fronte chiedo anche al Parlamento di intervenire, ad esempio sulla

disciplina sulla conferenza di servizi, in base alla quale se intorno ad un tavolo mancano due persone su 17 o 18 bisogna rinviare, perdendo così del tempo.

Su questo versante non voglio fare un atto di prepotenza come Governo e gradirei che fosse il Parlamento stesso ad intervenire con un'iniziativa parlamentare; altrimenti la proposta sarà fatta dal Governo e poi il confronto si svolgerà in Parlamento. Del resto, quelli che hanno bloccato il processo organico di infrastrutturazione del Paese sono stati poi penalizzati, perché in Parlamento non sono tornati, forse perché gli elettori hanno tenuto conto anche di questo.

All'onorevole Esposito in larga parte ho già risposto, ma voglio aggiungere che l'architetto Virano aveva preso l'impegno di chiudere entro il 30 giugno la prima fase, obiettivo ottimamente raggiunto. È stato confermato e ora inizia la seconda fase, quella della progettazione, che richiede un dialogo con i sindaci, che hanno una ulteriore, legittima preoccupazione. Poiché il prossimo anno si voterà in numerosi comuni, spero di infondere tranquillità come Governo affinché la campagna elettorale non si incentri su un « sì » o un « no » alla Torino-Lione, perché questo sarebbe sbagliato.

Nel Corridoio 5 in Veneto e Friuli non esistono elementi di blocco, ma siamo disponibili ad un confronto con gli enti locali. La conferenza sarà gestita con una tempistica e un pieno coinvolgimento.

Circa le infrastrutture per Torino non è previsto alcun taglio ed è stato per ora accettato tutto quanto richiesto dal sindaco Chiamparino.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE SALVATORE MARGIOTTA

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sul tema della piattaforma logistica, sollevato dall'onorevole Di Cagno Abbrescia, e sulla nuova centralità del Mediterraneo, voglio ricordare che poche settimane fa a Milano si è svolto un interessante convegno organiz-

zato dalla Camera di commercio, cui hanno partecipato molti ministri di Paesi che si affacciano sul Mediterraneo. Abbiamo parlato anche delle cosiddette autostrade del mare, che devono riguardare non soltanto il territorio nazionale, ma i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo. Nella riunione dei ministri dell'Unione europea, che si terrà nel mese di ottobre, cercherò di dare avvio alla rivisitazione delle reti TEN del sistema euromediterraneo. La Puglia con il Corridoio 8 e con l'esplosione della domanda diventa, evidentemente, un nodo chiave per il Mediterraneo.

Onorevole Pili, gradirei approfondire anche con audizioni in Commissione, naturalmente se il presidente e l'ufficio di presidenza sono d'accordo, l'argomento dell'urbanizzazione primaria e secondaria da lei sollevato, che può essere risolto solo dal Parlamento. Se ci sarà la volontà della Commissione, sono disponibilissimo a incontrarmi con i suoi membri.

Quanto alla focalizzazione dell'attenzione sul principio della prelazione a favore del promotore di opere pubbliche, si pone un problema di compatibilità con la normativa europea. L'Europa c'è, può darsi che funzioni male, che sia ancora molto commerciale e non politica, ma esiste e bisogna fare i conti con questo fatto.

Per quanto riguarda il porto Canale di Cagliari e la portualità italiana in generale, voglio dire con chiarezza che non sono assolutamente soddisfatto di come funzionano i porti in Italia. Forse perché ho iniziato la mia vita politica, la mia carriera politica, in una città dove c'è un porto importante, sono convinto che le potenzialità portuali in Italia non sono assolutamente sfruttate e che la legge di riforma portuale, la legge n. 84 del 1994, debba essere non oggetto di piccoli interventi emendativi, bensì riscritta. Bisogna fare una nuova legge quadro e per questo, dalla prossima settimana, sarà aperto un tavolo tecnico presso il Ministero delle infrastrut-

ture con le autorità portuali. (ieri, ho incontrato il Comandante generale delle Capitanerie di porto, perché voglio che partecipino a questo tavolo).

Conosco bene la Sardegna, in cui ho trascorso un anno della mia vita. E devo dire che il porto di Cagliari oggi è praticamente inesistente e necessita di un intervento. A questo proposito, ho fissato un incontro per lunedì prossimo con il presidente della giunta regionale sarda, che verrà a confrontarsi sui vari temi che riguardano la Sardegna.

Concordo sulla necessità di coinvolgere gli enti locali rilevata anche dall'onorevole Viola, ma vorrei capire meglio cosa egli intenda per federalismo stradale o autostradale. Preciso, però, perché ne ha parlato nel suo intervento, che sulle concessioni autostradali, la decisione del Governo assunta con decreto-legge ha evitato all'Italia una penale per mancato rispetto delle direttive comunitarie. Quanto alla TAV tra Milano, Venezia e Trieste, cui sempre l'onorevole Viola ha fatto riferimento, ribadisco che il confronto dura da dieci anni e lo manterremo aperto.

L'onorevole Libè riprende un argomento a me molto caro, quello delle cosiddette vie del mare. Per quanto riguarda i privati e la loro intenzione di investire poco nelle infrastrutture, mi risulta il contrario, per cui faremo degli approfondimenti in merito.

In conclusione, riporto un dato che interessa soprattutto coloro che hanno sostenuto che il Meridione sarebbe stato penalizzato. Nell'allegato infrastrutture ho voluto inserire la Bari-Napoli in legge-obiettivo e la progettazione vera della ferrovia Battipaglia-Reggio Calabria. Quanto alla Salerno-Reggio Calabria, voglio citare un dato: dal 1990 al 2001 sono stati investiti 1,1 miliardi di euro, dal 2002 al 2006 4,4 miliardi di euro; nel 2011 ne sarà completato il 90 per cento. Mi sembra, quindi non di averla relegata in seconda fila, ma di averla considerata una priorità a tutti gli effetti.

Infine, ringraziando il presidente e la Commissione, mi dichiaro disponibile — per il rispetto che ho per il Parlamento — a venire in Commissione a riferire o a confrontarmi con i parlamentari ogni volta che lo riterrete opportuno.

Verrò convintamente, persuaso di svolgere un ruolo importante, perché solo attraverso il confronto si possono trovare le soluzioni, purché vi sia la volontà politica, e perché sono convinto che le infrastrutture non rappresentino un problema di colore politico, ma siano necessarie al Paese. Realizzare le infrastrutture significa rilanciare il Paese da un punto di vista economico e renderlo competitivo con gli altri Paesi europei.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il Ministro Matteoli a nome del presidente, dell'ufficio di presidenza e di tutti i componenti della Commissione per la disponibilità manifestata, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16,05.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 4 agosto 2008.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

